Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/4228

26. 03. 96

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Winfried Wolf und der Gruppe der PDS – Drucksache 13/4050 –

Erfahrungen mit dem „standardisierten Bewertungsverfahren“

Zur bundesweit einheitlichen Beurteilung von großen Investitionsvorhaben im öffentlichen Personennahverkehr, die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert werden sollen, hat die Bundesregierung in den 80er Jahren das Instrument der „standardisierten Bewertung" entwickelt und eingeführt. Einige sahen darin einen wichtigen Schritt zu einer gerechteren, weil gutachterlich gestützten Vergabe von Fördergeldern des Bundes. Andere kritisierten, daß die scheinbare Objektivität der Methode durch die Auswahl der zu untersuchenden Abschnitte unterlaufen werde.

So wurde beispielsweise für die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5 in Berlin der Abschnitt vom Alexanderplatz bis zur Turmstraße untersucht, obwohl in den nächsten Jahren nur der Teilabschnitt vom Alexanderplatz durch das Regierungsviertel bis zum Lehrter Bahnhof realisiert werden soll und eine Weiterführung zur Turmstraße – wenn überhaupt – nur langfristig erfolgen wird. Es wurde daraufhin die Vermutung geäußert, daß eine Bewertung des Teilabschnittes keinen ausreichenden Nutzen-Kosten-Faktor ergeben hätte.

Kritisiert wird ferner, daß die Öffentlichkeit über Durchführung und Ergebnisse „standardisierter Bewertungen" oft nur in geringem Umfang oder überhaupt nicht unterrichtet wird.

Vor diesem Hintergrund ist es von Interesse, über Anlaß, Einsatzhäufigkeit und Ergebnisse der Methode sowie ggf. geplante Modifikationen informiert zu werden.

1. In welchen Fällen, die nach dem GVFG finanziert werden sollen, ist für ein Vorhaben eine „standardisierte Bewertung" durchzuführen?

Der Bund gewährt den Ländern auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Die Länder fördern durch Zuwendungen aus diesen Finanzhilfen geeignete Vorhaben entsprechend § 2 GVFG.

Gemäß § 7 Abs. 2 der Bundeshaushaltsordnung sind für geeignete Maßnahmen Nutzen-Kosten-Untersuchungen durchzuführen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 21. März 1996 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Das Bundesministerium für Verkehr hat mit den Verkehrsministerien der Länder vereinbart, daß für Vorhaben gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 GVFG mit zuwendungsfähigen Kosten über 50 Mio. DM eine Standardisierte Bewertung durchzuführen ist. Entsprechendes gilt für Vorhaben nach § 11 GVFG. Somit ist für alle Vorhaben des Programms nach § 6 Abs. 1 GVFG eine Standardisierte Bewertung durchzuführen. Inwieweit die Länder für Vorhaben der Programme nach § 6 Abs. 2 GVFG eine Standardisierte Bewertung fordern, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

2. Wer entscheidet, welche Varianten im Rahmen der „standardisierten Bewertung" zu untersuchen sind, und wer finanziert die „standardisierte Bewertung", wenn damit externe Gutachter beauftragt werden?

Die Entscheidung über die zu untersuchenden Varianten treffen die Antragsteller im Benehmen mit den Bewilligungsbehörden.

Verwaltungskosten – zu denen die Planungskosten gehören – sind gemäß § 4 Abs. 3 Nr. 2 GVFG nicht zuwendungsfähig.

3. Für welche Vorhaben bzw. Vorhabenvarianten wurden der Bundesregierung von 1990 bis 1995 „standardisierte Bewertungen" vorgelegt, und welcher Nutzen-Kosten-Faktor wurde jeweils ermittelt (Bitte einzeln aufführen mit Ort und Faktor)?

Für folgende Vorhaben, die von 1990 bis 1995 in das Programm gemäß § 6 Abs. 1 GVFG aufgenommen worden sind, wurden Standardisierte Bewertungen durchgeführt:

- Norderstedt, U-Bahn Garstedt – Norderstedt Mitte/AKN Norderstedt Mitte – Ulzburg Süd,
- Nahschnellverkehr Hannover, Wunstorf – Seelze – Hannover Hbf (-Lehrte),
- Hannover, S-Bahn Bennemühlen – Hbf,
- Hannover, Stadtbahnlinie D-Süd Freundallee – Bemerode (BA I–III),
- Hannover, Stadtbahn Anschlußstrecke C-West, Stöcken – Garbsen,
- Bremen, Stadtbahn Hollerallee – Borgfeld,
- S-Bahn Rhein – Ruhr, Dortmund-Barop – Witten – Hagen (S 5),
- S-Bahn Köln, 4. Baustufe (Köln – Horrem – Düren),
- S-Bahn Rhein – Ruhr, Haltern – Bottrop – Essen – Wuppertal (S 9),
- Stadtbahn Rhein – Sieg Köln, Köln-Mühlheim, Wiener Platz – Rampe Buchheim,
- Stadtbahn Rhein – Ruhr Bochum, 1. BA Rampe Bessemer Straße – Hbf – Rampe Lohring (Baul. Anlagen)
- Stadtbahn Rhein – Ruhr Duisburg, Duissern – Meiderich,

- S-Bahn Rhein – Main, Offenbach – Oberoden – Dietzenbach (Rodgaustrecken),
- Frankfurt, Stadtbahn Grundstrecke D, TA I (Hbf – Uni),
- Stadtbahn Karlsruhe – Woerth,
- Stuttgart, Stadtbahn Diagonal-Linie,
- Mannheim, Stadtbahnlinie Lindenhof – Neckarau,
- Stuttgart, Stadtbahn Talquerlinie NW-AST Giebel – Gerlingen,
- Stuttgart, Stadtbahn Talquerlinie,
- Stuttgart, Stadtbahn Talquerlinie, SO – AST Ruhbank – Heumaden,
- München, U 1-West Rotkreuzplatz – Westfriedhof,
- München, U 2-Ost Innsbrucker Ring – Messegelände Riem,
- Nürnberg, U 2-Nord BA 3.2 (Schoppershof – Herrenhütte),
- Saarbrücken, Stadtbahn Saar Ausbaustufe I A und B,
- Jena, Straßenbahn-Zentrum – Lobeda.

Das Standardisierte Bewertungsverfahren ist lediglich eine Entscheidungshilfe. Da es für die einzugebenden Verkehrsdaten (Analyse, Prognose) keine einheitlichen Standards gibt, sind die Ergebnisse nur bedingt vergleichbar. Die Ergebnisse der von den Antragstellern durchgeführten Bewertungen halten nicht in jedem Fall einer kritischen Prüfung stand.

Entscheidend für die Förderung ist, daß der Nutzen-Kosten-Quotient über 1 liegt. Dies ist bei den aufgeführten Vorhaben der Fall.

Da aus den Ergebnissen – ohne Kenntnis der durchgeführten Rechnungen – unzulässige Schlüsse gezogen werden könnten, wird von deren Veröffentlichung abgesehen.

4. Für welche Vorhaben bzw. Vorhabenvarianten waren zu Beginn des Jahres 1996 „standardisierte Bewertungen" in Arbeit, aber noch nicht abgeschlossen?

Hierüber hat die Bundesregierung keinen vollständigen Überblick. Die Antragsteller sind nicht verpflichtet, den Bund vorab über ihre Planungen zu unterrichten. Es wird auf die Antwort auf Frage 1 verwiesen.

5. In welchen Fällen der von 1990 bis 1995 vorgelegten „standardisierten Bewertungen" wurde aufgrund des Untersuchungsergebnisses auf die Förderung des Vorhabens gemäß GVFG verzichtet?

Wenn sich während der Untersuchungen herausstellt, daß das Ergebnis unzureichend ist, werden die Antragsunterlagen dem Bund nicht vorgelegt. In anderen Fällen wurden die Unterlagen den Ländern zurückgegeben. Die Bundesregierung führt hierüber keine Statistik.

6. Warum wurde bei der geplanten Verlängerung der U-Bahn-Linie 5 in Berlin auf eine „standardisierte Bewertung" des Abschnittes Alexanderplatz – Regierungsviertel – Lehrter Bahnhof verzichtet?

Bei der Verlängerung der U-Bahn-Linie U 5 in Berlin wurden folgende Abschnitte nach dem Verfahren der "Standardisierten Bewertung" untersucht:

Alexanderplatz – Turmstraße (Nutzen-Kosten-Quotient 1,95)

Turmstraße – Jungfernheide (3,49)

Jungfernheide – Flughafen Tegel (1,84)

Eine Untersuchung des Abschnittes Alexanderplatz – Regierungsviertel – Lehrter Bahnhof hat der Antragsteller, der Senat von Berlin, offenbar nicht für notwendig gehalten.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die bisherigen Erfahrungen mit der „standardisierten Bewertung", wird sie an diesem Instrument festhalten und dieses ggf. modifizieren?

Die Bundesregierung beurteilt die bisherigen Erfahrungen mit dem Verfahren der Standardisierten Bewertung positiv. Sie wird an diesem Instrument festhalten. Derzeit wird keine Notwendigkeit gesehen, das Verfahren zu modifizieren.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333